



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

**Sistema Telematico
del Porto
di Genova**
1 Luglio 2008



- Introduzione
- Il sistema Telematico E-port
- Le diverse fasi di sviluppo del sistema
- Le istituzioni coinvolte
- Ruolo e competenze dei diversi operatori portuali
- Le componenti attuali del sistema
 - Ciclo di Importazione – Terminal Vte
 - Ciclo di Importazione – Terminal Sech
 - Ciclo di Esportazione
- Organizzazione - Il Datacenter
- Organizzazione - L'assistenza sistemistica
- Organizzazione - Il Call Center
- Organizzazione - Il Call Center - Contact center
- Organizzazione - Il Call Center - L'Help Desk di primo livello
- Organizzazione - Il Call Center - L'Help Desk di secondo livello
- Breve Profilo delle diverse categorie
- Riferimenti regolamentari
- Links



Introduzione



L' Autorità Portuale sta completando la struttura fondamentale del sistema telematico portuale (sintetizzato nell'acronimo E-port). Nella consapevolezza che ciò possa essere utile agli operatori, si è ritenuto opportuno sintetizzare gli elementi caratterizzanti del sistema in modo da rendere chiare ed immediatamente percepibili alcune fondamentali regole operative del porto di Genova.

Diversi e ben noti sono gli elementi che ci indirizzano verso una tempestiva attivazione di tutti gli strumenti utili a favorire, a risorse infrastrutturali invariate, il necessario recupero e potenziamento della capacità produttiva dello scalo.

In questo senso, uno dei risultati più qualificanti del lavoro svolto in materia di riordino documentale è quello di avere individuato con sufficiente chiarezza e con il sostanziale contributo progettuale delle Associazioni rappresentative degli operatori alcuni requisiti essenziali da assicurare nel ciclo portuale.

E' quindi positivo che Autorità Portuale possa presentare i risultati di un lavoro nel quale le diverse Categorie si "riconoscono" e che si pone l'obiettivo di indirizzare la comunità portuale verso condivisi obiettivi di competitività di sistema ed affidabilità e sicurezza del ciclo.

Il Presidente
Autorità Portuale di Genova

Luigi Merlo

Settembre 2008

Il Sistema Telematico E-port



Con E-port si identifica un progetto che ha riguardo all'intera estensione portuale e, in futuro, retroportuale e che attraverso interventi di carattere riorganizzativo e di infrastrutturazione tecnologica, si pone l'obiettivo di razionalizzare l'interscambio documentale e conseguentemente assicurare la fluidificazione dei traffici.

Nella fase iniziale (e quindi a partire dal 2005) il progetto si è indirizzato al riordino della gestione documentale delle uscite dei contenitori da VTE e SECH, organizzazioni terminalistiche fondamentali del processo di sviluppo del nostro scalo. A partire dal 2007 ed in una progressiva completa identificazione con il "sistema porto", le componenti realizzate si sono allargate al processo di esportazione.

Sono tuttora in corso ulteriori ampliamenti che completeranno il sistema sia con riguardo all'estensione delle tipologie di traffico gestite, sia con riferimento alla "intensificazione" delle relazioni con i diversi attori, pubblici e privati, del ciclo produttivo portuale genovese.

In questo quadro, l'elemento determinante per il successo di E-port è rappresentato dalla capacità di relazionarsi con gli altri asset tecnologici già operanti nel porto di Genova. In particolare, Autorità Portuale ed Autorità Marittima guardano con grande attenzione alla integrazione con le diverse componenti del VTS per assicurare, in termini di organica gestione delle informazioni "lato mare", una sistematica apertura rispetto alle specifiche esigenze operative della comunità portuale e di conseguenza a tutte le informazioni rilevanti per un ottimale integrazione con il ciclo documentale "lato terra".

Le diverse fasi di sviluppo del sistema



Nel corso del 2004 su iniziativa dell'Autorità Portuale e d'intesa con l'Associazione Spedizionieri e Corrieri Trasportatori, l'Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi di Genova, la Circostrizione della Dogana di Genova, il Comando Provinciale della Guardia di Finanza ed il terminal VTE, si avviava la progettazione e successiva realizzazione della prima componente del sistema E-port. Il primo obiettivo era rappresentato dal profondo riordino delle procedura di uscita dei contenitori nel bacino portuale di Voltri, percepibile come vera e propria urgenza in una fase di consistente sviluppo dei traffici.

Nel 2005 Il progetto, nella sua generalità, veniva presentato e approvato in Autorità Portuale da tutte le rappresentanze del porto ed entrava in produzione nel mese di maggio.

Pur scontando le difficoltà insite in un approccio fortemente innovativo (anche per la capacità di integrazione richiesta a tutti i Soggetti coinvolti), questa prima fase di lavoro si concludeva in termini decisamente soddisfacenti. I punti qualificanti, in termini di risultati conseguiti, sono sostanzialmente riconducibili a:

1. tempi certi e predefiniti per l'espletamento delle operazioni del traffico in importazione;
2. una riduzione esponenziale dei tempi di uscita dal terminal degli automezzi pesanti;
3. un generale miglioramento del livello di sostenibilità del processo produttivo e delle condizioni di lavoro dei diversi operatori coinvolti nel ciclo;
4. un incremento "fisico" del numero delle corsie di varco quale conseguenza della remotizzazione delle procedure di controllo precedentemente svolte manualmente.

Consolidata questa prima componente, l'Autorità Portuale, sempre d'intesa con tutte le Categorie, avviava lo studio della seconda fase di intervento che, nell'ambito del processo di importazione, aveva come oggetto la telematizzazione delle prenotazioni al ritiro dei contenitori del terminal Sech. L'obiettivo dell'intervento era duplice. Da un lato, la completa sostituzione delle procedure "cartacee" di prenotazioni al ricarico che le Aziende di Spedizione effettuavano per il traffico contenitori in importazione, dall'altro, introdurre qualche primo consistente elemento di revisione delle procedure di transito e controllo degli automezzi presso il Varco di S.Benigno. Questa seconda componente entrava in produzione nei primi mesi del 2007.

Sempre nel corso del 2007, veniva affrontata una prima fase del processo di esportazione, che ha contestualmente interessato sia il bacino di Sampierdarena che quello di Voltri. Tale fase ha riguardato la telematizzazione degli ordinativi d'imbarco per le merci containerizzate e la revisione delle procedure di pagamento delle tasse portuali.

Con tale intervento si sono poste le basi per la completa revisione, in coerenza con le nuove disposizioni doganali, delle modalità di presentazione del Manifesto Merci Partenza. La nuova componente entrava in produzione nel novembre dello stesso anno per il terminal VTE e a dicembre per il terminal SECH.

Nel corso del 2008 il sistema è stato compiutamente predisposto alla produzione delle informazioni necessarie alla compilazione dei Manifesti Merci in Partenza, al collegamento con le aziende dell'autotrasporto per la compilazione dei preavvisi di arrivo sia per il ciclo import che per quello export e alla realizzazione di componenti, attualmente in fase di avviamento, che estendono il sistema alla gestione delle merci varie e al monitoraggio, sia per quanto riguarda l'importazione che per l'esportazione, del varco di S.Benigno.

Le Istituzioni coinvolte



E-port si integra con i programmi di intervento delle altre Amministrazioni che operano in porto. E' innanzitutto da sottolineare che la complessiva organizzazione del porto di Genova in materia di controllo documentale rappresenta un elemento qualificante del programma di messa in sicurezza delle infrastrutture avviato ai sensi del REG (CE) 725/04 e della successiva Direttiva 2005/65/CE.

In questo quadro, le componenti realizzate si integrano all'interno degli interventi in corso di realizzazione per l'automazione delle procedure di riconoscimento di mezzi e persone in transito per i varchi portuali. La struttura di varco rappresenta, nella configurazione progettuale di E-port, il "terminale" di una complessa organizzazione di servizi in grado di verificare (in precedenza rispetto all'arrivo dei mezzi pesanti in porto) la completezza delle operazioni svolte dagli operatori impegnati nel ciclo documentale portuale e le eventuali azioni da porre in essere per il loro completamento.

La collaborazione tra Agenzia delle Dogane ed Autorità Portuale ha rappresentato, soprattutto nella prima fase di sviluppo del progetto, un elemento determinante. Ciò in conseguenza della ricezione da parte di E-port degli esiti doganali relativi alle merci associate ad un contenitore.

Per il completamento del sistema e sempre con riguardo alla Amministrazione Doganale, i riferimenti sono rappresentati, per gli aspetti di comune interesse delle due Amministrazioni, dalla Circolare 18242 congiuntamente diramata il 12/10/07 in materia di telematizzazione degli ordinativi di imbarco e dalle conseguenti disposizioni 1/08 dettate dall'Ufficio delle Dogane di Genova per innovare le procedure di imbarco presso i terminal SECH e VTE.

Nel contesto di tali provvedimenti l'Ufficio delle Dogane ha sottolineato da un lato la necessità che le nuove procedure vengano progressivamente estese a tutti i gestori dei terminal portuali e, dall'altro, la progressiva diffusione della trasmissione telematica del Manifesto Merci in Partenza, così come previsto dalla nuova normativa doganale comunitaria.

La Guardia di Finanza opera direttamente con applicazioni E-port ai varchi doganali per l'esercizio delle funzioni di controllo dei flussi di traffico in transito. Al di là del profilo strettamente operativo è comunque da evidenziare che il processo avviato ha inciso sulle generali condizioni di lavoro della stessa Guardia di Finanza. Nel bacino di Voltri le operazioni di controllo del mezzo in uscita vengono effettuate da remoto e non, come in precedenza, direttamente in corsia e si riducono alla digitazione a sistema del numero del contenitore in transito, nell'esame a sistema della relativa documentazione e nella successiva autorizzazione all'uscita.

Sono in fase di progettazione componenti che permetteranno l'integrazione dei diversi Presidi (Sanità Marittima, Fitopatologo, Veterinario, Chimico del Porto, Agecontrol) che concorrono all'espletamento del ciclo delle verifiche all'interno del porto.

Ruolo e competenze degli operatori



I Soggetti protagonisti della operatività portuale ed integrati all'interno del sistema sono gli Spedizionieri, gli Agenti Marittimi, i Terminal e le Aziende dell'Autotrasporto. Nell'ambito di E-port sono rappresentati dalle diverse Associazioni di Categoria:

- L'Associazione Spedizionieri e Corrieri Trasportatori
- L'Associazione Genovese degli Spedizionieri Doganali
- Il Consiglio Compartimentale degli Spedizionieri Doganali
- L'Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi
- La Sezione Terminal Operators di Confindustria Genova
- Le diverse componenti per l'Autotrasporto

Le diverse Associazioni svolgono, al pari delle Istituzioni coinvolte, un ruolo determinante apportando la loro competenza ed esperienza e l'appoggio promozionale necessario ad un sistema complesso come E-port.

Si evidenzia nei prossimi paragrafi il ruolo e le competenze che le diverse categorie di operatori svolgono all' interno del sistema E-port.

Lo Spedizioniere Nave

- Compila e trasmette il manifesto merci arrivate (MMA)
- Compila e trasmette il manifesto merci in partenza (MMP)

Il Terminal

- Trasmette i messaggi di gate in e gate out
- Trasmette accettazione, o diniego, delle prenotazioni all'imbarco (per le procedure in atto a SECH)
- Trasmette riepilogo serale gate out

- Trasmette i messaggi di gate in
- Compila date apertura e chiusura navi
- Trasmette accettazione, o diniego, degli ordinativi d'imbarco
- Riceve loading list
- Riceve ordini di scarico
- Trasmette loading rE-port

L'Agente Marittimo

- Trasmette al sistema i buoni di consegna e ogni sua necessaria variazione all'atto dello svincolo da parte dello spedizioniere
- Trasmette al sistema i viaggi nave prima dell'apertura nave del terminal
- Trasmette al sistema gli ordini di scarico
- Trasmette al sistema le loading list

Lo Spedizioniere Doganale

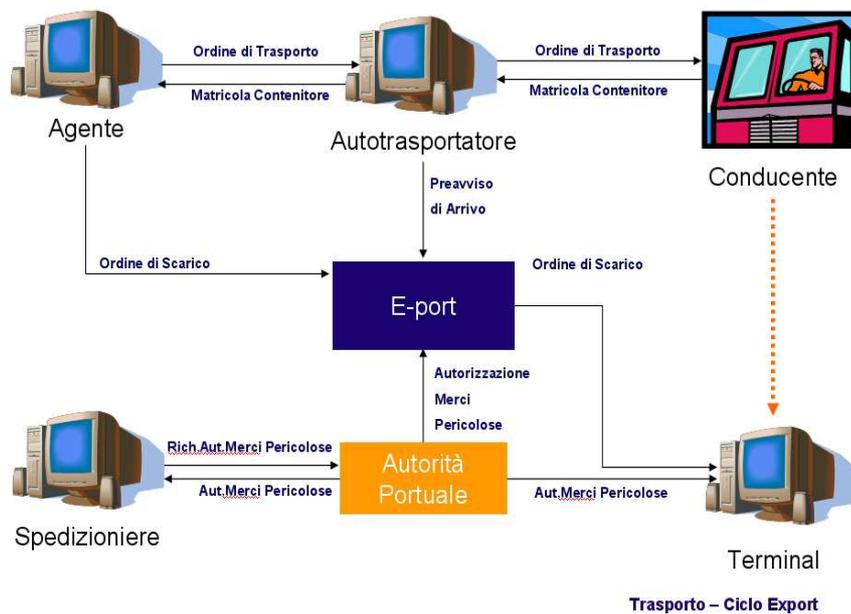
- Elabora e trasmette le dichiarazioni doganali
- Associa le dichiarazioni doganali svincolate ai buoni di consegna e tramite applicazioni E-port trasmette le prenotazioni al terminal (per quanto attiene il SECH)
- Elabora e trasmette le dichiarazioni doganali
- Trasmette o inserisce tramite funzionalità E-port gli ordinativi di imbarco completi delle dichiarazioni doganali emesse nell'area genovese e nelle dogane interne. Queste ultime sono completate delle tasse portuali integrative per dichiarazioni doganali emesse nelle dogane interne.

L'Operatore di Varco

- Verifica tramite sistema se un contenitore può essere ritirato e consegna quindi la documentazione di viaggio al trasportatore
- In caso di impossibilità di ricarica del contenitore, a causa di errato o assente inserimento a sistema, contatta se possibile lo spedizioniere avvisandolo della situazione e comunicando la tipologia del problema riscontrato. Qualora lo spedizioniere non sia reperibile o non abbia a disposizione la documentazione necessaria, l'operatore di Varco si attiva immediatamente a contattare il call-center per rendere disponibile a sistema il contenitore e provvede ad effettuare i compiti di sua competenza.
- Presenta, quando richiesto dalle Autorità Doganali e/o dalla GDF la documentazione cartacea doganale per eventuali controlli.
- In caso di interruzione dell'operatività del terminal per un periodo di tempo indeterminato interrompe la consegna dei documenti di viaggio ai trasportatori.
- Controlla la validità della prenotazione e registra l'ingresso del mezzo al ritiro (per il terminal Sech)
- Verifica presenza ordine di scarico ed eventuale autorizzazione all'ingresso delle merci pericolose, quindi registra l'ingresso del mezzo

L'Autotrasporto

- Per operare un ritiro di un contenitore consegna lettera di vettura all'operatore di varco che gli restituisce la documentazione di viaggio
- Tramite applicazioni E-port verifica che il contenitore sia realmente ritirabile/consegnabile quindi provvede ad inviare il relativo preavviso di arrivo segnalando il nominativo dell'autista, la targa del mezzo al fine di garantire la sicurezza delle operazioni di competenza



Per quanto attiene le informazioni trasmesse da autotrasporto attraverso le prenotazioni di arrivo, verrà assicurata la completa integrazione tra E-port ed il programma di messa in sicurezza delle infrastrutture comuni del porto attualmente in fase di implementazione da parte di Autorità Portuale ed Autorità Marittima.

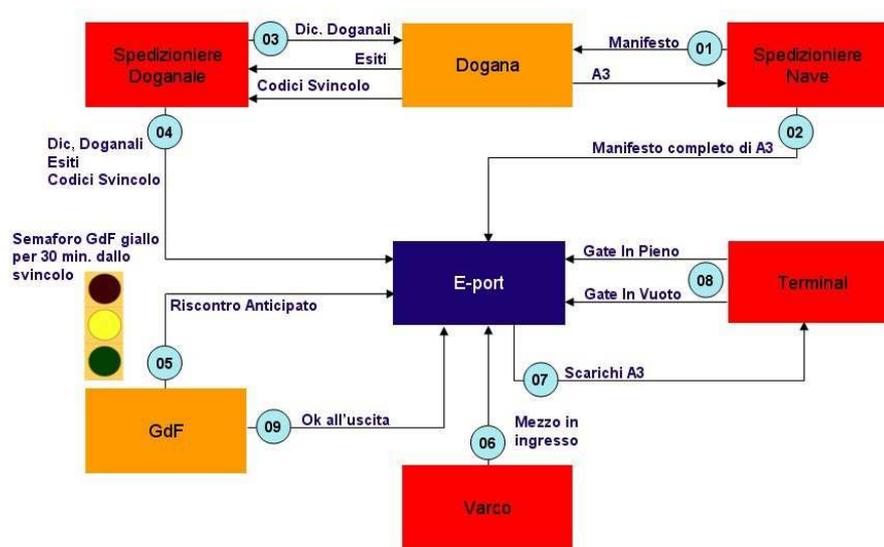
Vengono di seguito illustrate le diverse componenti del sistema. Le relative descrizioni si articolano attraverso:

1. la perimetrazione delle diverse componenti, delle loro specifiche funzionalità e della documentazione oggetto del connesso intervento di riordino;
2. l'individuazione dei Soggetti coinvolti nel processo in funzione del loro specifico apporto al sistema;
3. le regole di riferimento individuate affinché il ciclo operativo possa svilupparsi secondo una logica di sistema coordinata e coerente

Le componenti – Importazione – Il Ciclo uscite terminal Vte



Attivo dal maggio 2005 ha come scopo principale la velocizzazione delle operazioni di uscita dal terminal VTE per il traffico di importazione delle merci containerizzate. L'associazione delle informazioni contenute nel Manifesto Merci in Arrivo incrociate con le dichiarazioni doganali tramite i riferimenti di partita (A3) unitamente ai codici di svincolo messi a disposizione dall'Agenzia delle Dogane consentono al sistema di notificare agli operatori di varco ed alla Guardia di Finanza lo stato doganale del contenitore in uscita. Il sistema è stato recentemente esteso al fine di integrare nel processo la trasmissione dei buoni di consegna e l'autorizzazione all'uscita delle merci pericolose.



E-port - Processo Import - Vte

I documenti coinvolti nel ciclo sono:

- Manifesti Merci in Arrivo (Spedizionieri Nave)
- Buoni di consegna (Agenti Marittimi)
- Autorizzazione merci pericolose (Spedizionieri Doganali)
- Dichiarazioni doganali (Spedizionieri Doganali)
- Gate in contenitori vuoti e pieni (Terminal)
- Contenitori previsti in uscita via ferrovia (Terminal)
- Riepilogo serale dei contenitori usciti (Terminal)

I Soggetti coinvolti sono:

- Lo Spedizionieri nave
 - Che elabora e trasmette il manifesto doganale
- Agente Marittimo
 - Che trasmette in modalità telematica buoni di consegna all'atto dello svincolo dello spedizioniere in agenzia. Trasmette eventuali sue successive modifiche
- Lo Spedizioniere doganale
 - Che effettua richiesta di autorizzazione all'Autorità Portuale, in modalità telematica, per l'uscita delle merci pericolose. Rimette in termini in modalità telematica i buoni di consegna scaduti.
 - Che elabora e trasmette le dichiarazioni doganali (una volta esitato il documento) ed i fonogrammi (per le procedure cad e contestualmente alla trasmissione in dogana), completa le informazioni quadrando il peso delle bolle con quello dei contenitori risultante a manifesto. Consegna all'Operatore di varco la documentazione per il ricarico e quella di viaggio.
- Gli Operatori di varco
 - Che verificano tramite il sistema se un contenitore può essere ritirato e consegnano quindi la documentazione di viaggio al trasportatore. Marcano lo svincolo delle bolle contenute nei fonogrammi e delle bolle di cui hanno a disposizione sul cartaceo il codice di svincolo.
 - In casi di interruzione dell'operatività del terminal per un periodo di tempo indeterminato interrompono la consegna dei documenti di viaggio ai trasportatori.
- La Guardia di Finanza
 - Che tramite applicazioni E-port consulta le dichiarazioni che scortano i contenitori, decide se effettuare riscontro, marca l'ok all'uscita dal terminal. Dispone di un semaforo per il blocco estemporaneo del contenitore. Interroga e stampa distinte per la timbratura delle dichiarazioni doganali.
- Il Terminal
 - Che trasmette ad E-port i messaggi di gate in dei pieni, dei gate in dei vuoti (che vengono segnalati, sempre in uscita, alla GdF), il riepilogo serale dei contenitori usciti dal terminal e gli elenchi dei contenitori previsti in uscita tramite ferrovia.
- La Dogana
 - Che mette a disposizione, tramite il proprio sistema informativo Aida, i codici di svincolo per le dichiarazioni emesse sulla sezione di Voltri

- Il Trasportatore
 - Che per operare un ritiro di un contenitore consegna lettera di vettura all'operatore di varco che a sua volta gli restituisce la documentazione di viaggio
 - Che tramite applicazioni E-port verifica che il contenitore sia realmente ritirabile e quindi provvede ad inviare il relativo preavviso di arrivo
- Il Contact e Call center di primo e secondo livello
 - Che Monitora il funzionamento del sistema, carica eventuali dichiarazioni mancanti, supporta l'utente spedizioniere nella quadratura del peso, supporta la Guardia di Finanza nelle operazioni di controllo ed uscita dei contenitori dagli spazi doganali

Regole generali

- Le dichiarazioni doganali (la notifica di eventuali annullamenti/integrazioni) devono essere trasmesse ad E-port in via telematica sia dai soggetti che utilizzano un centro servizi che da coloro che sono connessi direttamente con l'agenzia delle dogane
- I buoni di consegna devono essere trasmessi esclusivamente in modalità telematica e all'atto dello svincolo dello spedizioniere in agenzia
- L'autorizzazione all'uscita di merci pericolose deve essere effettuata esclusivamente in modalità telematica
- L'intervento del call center avviene solo nel caso l'utente presenti copia della documentazione originale cartacea, tipicamente via fax. In caso di assenza della stessa o di incompletezza non è consentito allo stesso operare inserimenti e/o variazioni di alcun genere.
- I manifesti doganali devono essere trasmessi esclusivamente in modalità telematica. Nel caso sia necessario annullare un documento e ritrasmetterlo lo spedizioniere nave deve darne comunicazione al call center che provvederà ad annullare il documento precedentemente ricevuto.

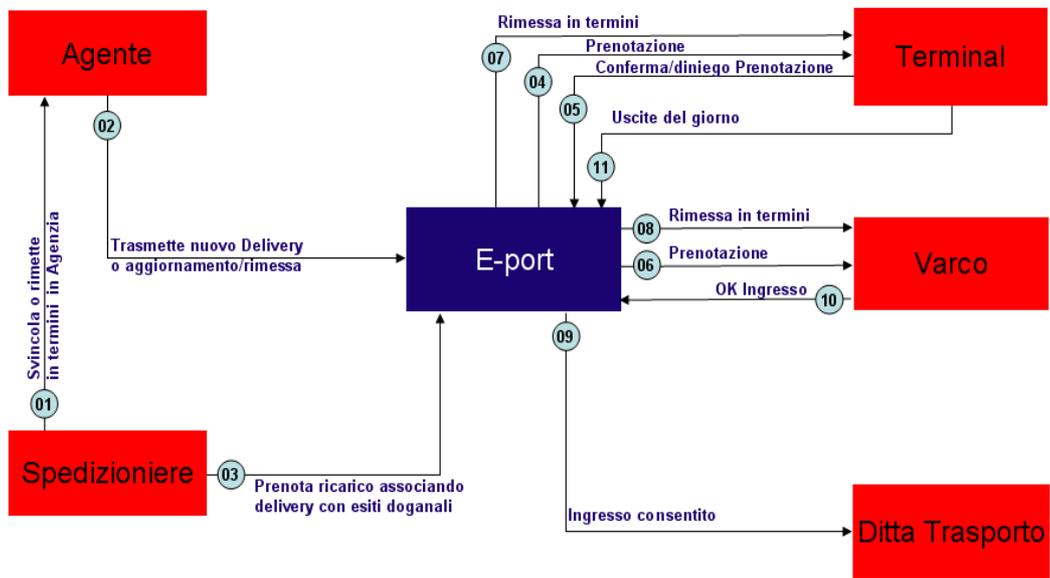
Le componenti – Importazione – Prenotazione al ritiro



Attivo dal Marzo 2007, ha come scopo principale riordinare l'interscambio documentale tra gli Operatori Doganali ed il terminal Sech per quanto riguarda le prenotazioni per il ritiro dei contenitori. La telematizzazione dei buoni di consegna da parte delle agenzie marittime operanti con il terminal costituisce la base informativa, questa viene completata dagli operatori doganali con gli estremi dei documenti doganali, ed il messaggio, che rappresenta la richiesta di prenotazione, viene trasmesso da E-port al terminal.

L'associazione Spedizionieri Corrieri Trasportatori, in collaborazione con Assagenti, completa il processo con un sistema telematico che consente la rimessa in termini in tempo reale di un buono scaduto.

Anche questa componente del sistema è integrata con il preavviso di arrivo da parte dell'Autotrasporto.



E-port rimessa in termini e prenotazione ricarica

I Documenti coinvolti nel ciclo sono:

- Buoni di consegna (Agenti Marittimi)
- Dichiarazioni doganali (Spedizionieri Doganali)
- Rimesse in termini (Associazione Spedizionieri/Agenti)
- Gate out giornalieri (Terminal)

I Soggetti coinvolti sono:

L'Agente Marittimo

- Che all'atto dello svincolo dello spedizioniere in agenzia trasmette buono di consegna telematico o sua variazione.

Lo Spedizioniere Doganale

- Che elabora e trasmette le dichiarazioni doganali;
- Che associa le dichiarazioni doganali svincolate ai buoni di consegna e tramite applicazioni E-port trasmette le prenotazioni al terminal.

Associazione Spedizionieri/Agenti Marittimi

- Che in caso di buono scaduto consente allo spedizioniere, in modalità telematica, di rimettere in termini il documento in tempo reale.

Il Terminal

- Che riceve dal sistema E-port le prenotazioni e le eventuali rimesse in termini. Restituisce conferma o diniego al ritiro. Trasmette gate out giornalieri ad E-port.

L'Operatore di Varco

- Che controlla validità prenotazione e marca l'ingresso del mezzo al ritiro

Il Contact e call center di primo e secondo livello:

- Che monitora il funzionamento del sistema, supporta gli utenti nella normale attività, contatta gli operatori nel caso di anomalie o mancanze

Regole generali

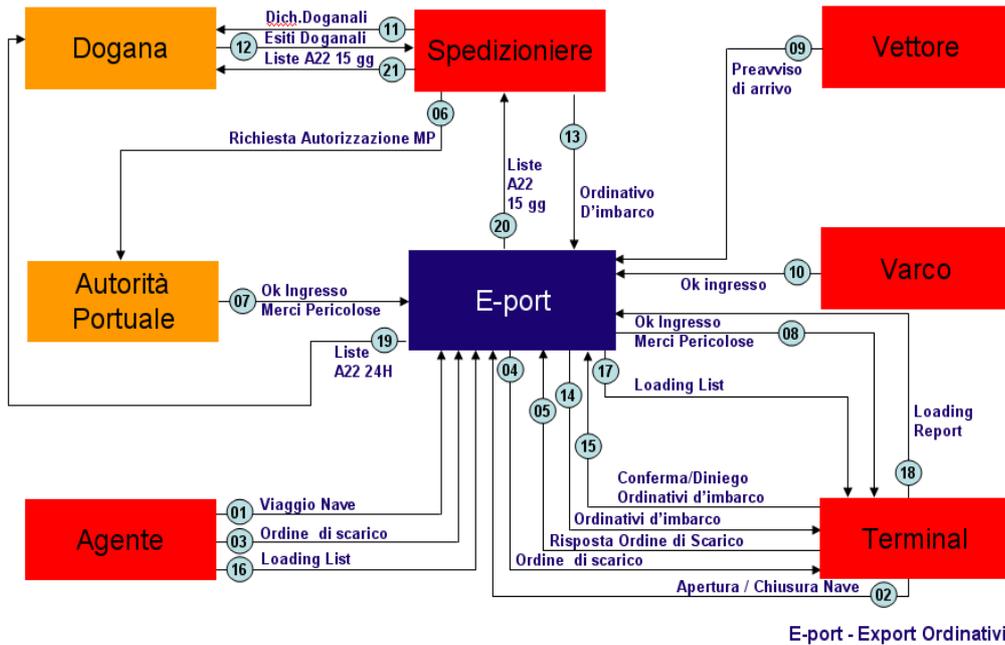
- Tutte le agenzie marittime operanti con il terminal Sech sono tenute a trasmettere in modalità telematica i buoni di consegna all'atto dello svincolo in agenzia da parte dello spedizioniere o di qualsiasi variazione necessaria successiva alla sua emissione.
- L'Agente che dovesse avere interruzioni nel ciclo telematico del delivery è tenuto a dare immediata comunicazione al call center dell'intervenuta interruzione, dei tempi previsti di ripristino e trasmettere i delivery via fax al call center, in via provvisoria e sostitutiva, all'atto dello svincolo in agenzia da parte dello spedizioniere
- Lo spedizioniere, all'atto dello svincolo in agenzia, è tenuto a notificare in modo chiaro il transitario che si occupa della prenotazione.
- L'agente marittimo, nel consegnare il buono di consegna allo spedizioniere all'atto dello svincolo, è tenuto a verificare la correttezza del transitario.
- In caso di sospensione dell'attività operativa per periodi superiori alle 24 ore è prorogata (con tutti gli adempimenti a ciò connessi e con procedura automatica riguardante i buoni presenti a sistema) la scadenza dei buoni dal giorno di sospensione sino al giorno di ripristino delle normali condizioni operative.
- L'intervento del call center, per buoni di consegna non presenti a sistema, scaduti (di cui non sia pervenuto aggiornamento telematico) o con transitario errato è possibile solo nel caso l'utente trasmetta copia della documentazione originale cartacea.

Le componenti – Esportazione – Ordinativi d'imbarco



Attivo dal mese di novembre 2007 al terminal Vte e da dicembre 2007 al terminal Sech ha lo scopo di ottimizzare l'interscambio documentale tra operatori e terminal nelle procedure di imbarco e di razionalizzare il pagamento delle tasse portuali per quanto attiene alle dichiarazioni doganali emesse in dogane interne.

Anche questa componente del sistema è integrata con il preavviso di arrivo da parte dell'Autotrasporto.



I Documenti coinvolti nel ciclo sono:

- Viaggi nave, loading list (Agenti Marittimi)
- Ordinativi di imbarco (Spedizionieri Doganali)
- Dichiarazioni doganali (Spedizionieri Doganali)
- Ordini di scarico (Agenti Marittimi)
- Loading rE-port (Terminal)

I soggetti coinvolti sono:

- Gli Agenti Marittimi
 - Che trasmettono con modalità telematica viaggi nave, nel caso siano capo nave, gli ordini di scarico, le loading list. Queste ultime consentono, anche sulla base delle indicazioni che l'ufficio delle Dogane di Genova ha già anticipato con le disposizioni 1/08, la completa telematizzazione dei manifesti di esportazione
- Gli Spedizionieri Doganali
 - Che trasmettono o inseriscono tramite funzionalità E-port gli ordinativi di imbarco completi delle dichiarazioni doganali emesse nell'area genovese e nelle dogane interne. Queste ultime sono complete delle tasse portuali integrative
- Gli Operatori di Varco
 - Che verificano presenza documentazione a sistema e marca l'avvenuto ingresso del mezzo al ritiro
- Il Terminal
 - Che rende disponibili ad E-port data di apertura e chiusura nave doganale e operativa. Acquisiscono gli ordinativi di imbarco e restituiscono accettazione o diniego.
 - In caso di contenitori che non risultino imbarcati sulla nave individuata dall'ordine di scarico, il terminal non necessita di un successivo ordinativo di imbarco e gli stessi verranno imbarcati sulla nave individuata nel loading list comunicata al terminal dall'agente marittimo. Il terminalista entro 24 ore lavorative, con esclusione di sabati domeniche e festività susseguenti alla partenza nave, invia telematicamente al sistema il loading report.
- La Guardia di Finanza
 - Consulta le dichiarazioni doganali a sistema, in particolare di esportazione semplice
- L'Agenzia delle Dogane
 - Riceve elenchi (A22) relativi a dichiarazioni doganali emesse nelle dogane interne per utente e per nave e li verifica con le liste di imbarco
- Il Contact e call center di primo e secondo livello
 - Monitora il funzionamento del sistema, supporta gli utenti nella normale attività, contatta gli operatori nel caso di anomalie o mancanze

Regole generali

- Le agenzie marittime operanti con i terminal Vte e Sech sono tenute ad inserire in modalità esclusivamente telematica i propri viaggi nave appena disponibili e comunque prima dell'apertura operativa del terminal. Gli altri vettori operanti sulla nave ed i loro agenti dovranno utilizzare lo stesso viaggio nave.
- Le agenzie marittime operanti con i terminal Vte e Sech sono tenute ad inserire esclusivamente in modalità telematica gli ordini di scarico prima che il trasportatore si presenti al varco per le operazioni di scarico.

Organizzazione – Il Datacenter



Il “core” informatico di E-port è attualmente ospitato presso il datacenter Eltag Datamat. L'azienda adotta dal 1994 un Sistema di Gestione per la Qualità certificato e conforme alla Norma UNI EN ISO 9001:2000 dall'Ente di Certificazione CSQ, accreditato SINCERT, per le attività di progettazione, integrazione, realizzazione, installazione, assistenza e manutenzione di sistemi, hardware/software.

L'azienda è inoltre dotata della certificazione del proprio datacenter di Genova secondo la Norma ISO27001:2005 per il Sistema di Gestione della Sicurezza dell'Informazione, suddivisibile in tre filoni:

- sicurezza fisica,
- sicurezza logica,
- sicurezza perimetrale.

Dal punto di vista della sicurezza fisica, il datacenter presenta le seguenti caratteristiche:

- fatta eccezione per il personale espressamente autorizzato, il datacenter è inaccessibile dall'esterno ed è presidiato 24 ore su 24 7 giorni su 7 dal servizio di vigilanza interna;
- impianto di protezione antincendio, realizzato con un sistema separato di rilevazione ed intervento (sensori ottici di fumo per la rilevazione, gas NASF2 per lo spegnimento);
- impianto di condizionamento dedicato rispetto al resto dell'edificio (aree uffici);
- impianto elettrico con cabina di trasformazione dedicata e linee di distribuzione realizzate con cavi ignifughi;
- gruppo elettrogeno dedicato, dimensionato per fornire energia elettrica, in caso di black-out, a tutti gli elaboratori della sala macchine ed a tutte le apparecchiature ausiliarie (illuminazione, gruppi frigoriferi, condizionatori, etc.).

Dal punto di vista della sicurezza logica, vengono adottati i seguenti meccanismi:

- installazione dei soli servizi necessari all'applicazione installata sul server;
- applicazione delle security hotfix rilasciate (previa verifica di compatibilità con l'applicazione installata);
- antivirus costantemente aggiornato (versioni enterprise dell'antivirus aggiornate in modalità push);
- audit policy abilitate;
- hardening ulteriore per i server soggetti a particolari esposizioni (es. webserver);
- user amministrative nominative con password soggette a determinate regole di complessità, cambio mensile e chiuse in busta sigillata in armadio controllato;
- personal computer degli amministratori di sistema situati presso reti IP protette, costantemente aggiornati in automatico a livello di patch/security hotfix/antivirus, dotati di screen saver con password e sottoposti a controllo periodico del software installato.

Dal punto di vista della sicurezza perimetrale, sono attivi sistemi che garantiscono la protezione dai tentativi di intrusione provenienti da Internet e da connessioni di back-end, mediante l'adozione di metodologie e strumenti tecnologicamente avanzati, con caratteristiche di

affidabilità tali da garantire l'integrità dei dati e salvaguardare la sicurezza della rete interna. La tecnologia utilizzata per garantire questo collegamento "sicuro" si basa sul concetto di perimetro di difesa e di firewall. La rete interna è contenuta in un'area sicura dove tutti gli accessi da e verso l'esterno avvengono attraverso punti controllati ben definiti detti interfacce. Dal punto di vista di rete questi punti di accesso sono i "firewall", che devono essere visti come un insieme di prodotti e tecnologie che concorrono alla realizzazione della protezione secondo opportune policy di sicurezza.

L'architettura si basa sull'utilizzo di sistemi di firewall con tecnologia "stateful inspection", che garantisce la massima flessibilità in termini di controllo degli accessi e dei protocolli, garantendo allo stesso tempo elevate prestazioni in termini di throughput e un impatto sull'operatività della rete contenuto. L'utilizzo della tecnologia "Stateful Inspection" permette il più alto livello di sicurezza possibile per i firewall che utilizzano il packet-filtering in quanto verifica le policy di sicurezza anche a livello applicativo.

L'accesso al sistema E-port da parte della collettività dei soggetti coinvolti avviene via web attraverso i Centri Servizi di HUB Telematica e Sistemi e Telematica (quest'ultima integrata nella local area network di Elsag Datamat).

Inoltre sia Hub Telematica sia Voltri Terminal Europa accedono al Sistema attraverso una linea di comunicazione geografica dedicata, basata su tecnologia MPLS (Multi Protocol Label Switching) Telecom Italia. Entrambe le linee sono ridondate in connettività ed apparati e caratterizzate da una banda minima garantita (in upload e download) sia per il circuito primario sia per quello secondario. In considerazione della complessità del sistema E-port e della sua diretta afferenza alla operatività portuale, è in atto l'implementazione di un'architettura "dual carrier", che duplicherà la sicurezza, rendendo disponibili, per ogni punto d'accesso, due circuiti primari e due circuiti di backup realizzati con fornitori differenziati.

Oltre alla connettività geografica per l'accesso ai servizi, il sistema è ridonato in tutta la sua "filiera produttiva", attraverso opportuni meccanismi di clustering che riguardano le seguenti componenti:

- sistemi di base di elaborazione dati,
- componente database,
- componente applicativa.

Lo storage dei dati è assicurato su Storage Area Network centralizzata, basata sulle migliori tecnologie presenti sul mercato, Il servizio di backup-restore garantisce l'integrità dei dati presenti sui server, provvedendo al salvataggio su memoria fuori linea (nastro) dei dati presenti sulle memorie di massa in linea (dischi), per consentire l'eventuale successivo ripristino in caso di necessità. Tali attività sono rigidamente

proceduralizzate e prevedono, oltre alla realizzazione dei backup in senso stretto, anche il controllo sistematico della corretta esecuzione degli stessi ed informativa immediata verso il personale preposto di eventuali anomalie.

Organizzazione – L'Assistenza Sistemistica



Tutti gli apparati che compongono l'infrastruttura del sistema E-port sono oggetto di monitoraggio 24 ore su 24 7 gg su 7. Tale monitoraggio è affidato all'unità operativa del Centro di Gestione di Elsag Datamat che, avvalendosi di opportuni strumenti, esercita un controllo continuativo sullo stato dei dispositivi e dei processi, secondo predeterminate soglie di criticità. In casi di rilevazione di un evento anomalo, il personale:

- effettua una prima diagnosi del malfunzionamento,
- provvede all'apertura del Trouble Ticket,
- tenta la risoluzione immediata del problema con gli strumenti a sua disposizione,
- provvede, se necessario, all'escalation verso le strutture specialistiche (funzioni di Competence Center),
- cura la storicizzazione degli eventi e l'elaborazione della reportistica

In concomitanza con il monitoraggio continuativo degli apparati, la gestione ordinaria dei sistemi prevede due livelli di assistenza sistemistica:

- gestione operativa
- gestione sistemistica di tipo specialistico.

La gestione operativa prevede le seguenti attività:

- gestione sistemistica del SW di Base;
- gestione delle procedure di startup e shutdown del sistema;
- apertura e chiusura degli ambienti;
- esecuzione e verifica esito dei backup;
- controllo fisico dei sistemi;
- gestione degli allarmi di infrastruttura del CED;
- gestione della movimentazione dei supporti di backup;
- esecuzione delle procedure di ripristino totale o parziale di aree di dati in caso di errore di sistema.

La gestione sistemistica specialistica prevede le seguenti attività:

- gestione della corretta parametrizzazione di sistema (memoria, spazio disco, file system) per l'ottimizzazione delle risorse assegnate ai sistemi/ambienti;
- amministrazione del S.O. e dei tools/utilities di supporto standard;
- gestione delle autorizzazioni di accesso ai sistemi da parte dell'utenza di servizio;
- gestione delle configurazioni dei componenti hardware e software di base in funzione degli standard;
- gestione degli accessi alle risorse condivise;
- troubleshooting software e hardware;
- risoluzione dei problemi del software di base ed attivazione delle strutture di assistenza competenti in caso di problemi hardware o relativi agli applicativi;
- segnalazione di criticità evidenti e ripetitive;
- installazione e mantenimento di service pack e hot fix rilasciate dal produttore del software;
- verifica dei log.

Organizzazione - Il Call Center - Il Contact Center



Il Contact Center a cui fa capo il Numero Verde 800 992 011 è una struttura costituita da 16 operatori in grado di accogliere chiamate in italiano, inglese e francese. Esso rappresenta l'interfaccia unica verso l'utenza finale per problematiche e richieste relative ai servizi forniti.

In questa ottica il Contact Center provvede a:

- aprire le schede di intervento, tramite l'assegnazione del trouble ticket,
- registrare i dati necessari a garantire la tracciabilità e la corretta lavorazione della chiamata,
- smistare alla struttura competente la richiesta di intervento,
- fornire, su richiesta, informazioni sullo stato di avanzamento delle attività,
- notificare preavvisi di eventuali interruzioni di servizio pianificate o in corso,
- ricevere la segnalazione di chiusura,
- monitorare i livelli di servizio, segnalando alle unità competenti situazioni di criticità,
- effettuare la classificazione delle richieste per tipologia al fine di produrre statistiche e, attraverso il reporting, rilevare linee di tendenza e ripetitività dei problemi.

Per l'espletamento delle loro mansioni, gli operatori si avvalgono del Sistema Informativo di Assistenza Tecnica, sviluppato su piattaforma iET Solutions. Tale sistema supporta tutte le fasi di gestione della chiamata:

- gestione dati cliente
 - anagrafica
 - dipartimenti
 - contatti
 - albero delle tipologie
- gestione chiamate
 - gestione tempi apertura / sospensione / assegnazione / presa in carico / chiusura
 - gestione solleciti
 - gestione tipo anomalia / manutenzione
- gestione reporting
 - dettagli chiamata
 - elenco chiamate per stato di lavorazione
 - report statistici pre-definiti
 - query pre-definite

Organizzazione - Il Call Center – L'Help Desk di primo livello



Il servizio prevede che il personale addetto raccolga le richieste di supporto e guidi l'utente di E-port in problematiche di tipo prettamente operativo come il supporto all'utilizzo del sistema, il controllo di documenti incompleti o il caricamento a sistema di documenti manuali. L'Help Desk di primo livello svolge anche un'attività di controllo e sorveglianza sul corretto funzionamento delle attività in essere ed interviene, in caso di necessità, attivando il personale di Help Desk di 2° livello.

Nei casi di segnalazioni aperte dal Contact Center, l'Help desk si attiva contattando immediatamente l'utente per inquadrare la problematica, valutando anche gli eventuali documenti di supporto necessari. Al termine una telefonata di conferma dell'avvenuta risoluzione è destinata al contact center e chiude il ciclo.

Per la componente E-port, ciclo uscite terminal Vte, l'Help Desk interviene nei casi in cui il contenitore sia gravato da errori che non ne permettano l'uscita al varco. Tramite specifiche applicazioni e con il supporto di copie di documenti originali precedentemente trasmessi dagli operatori interessati vengono effettuati i necessari interventi per sopperire ad eventuali mancanze e omissioni. Le copie dei documenti originali sono debitamente archiviate e catalogate.

La componente E-port prenotazioni terminal Sech può presentare problematiche relative all'errata intestazione dei buoni e al mancato rinnovo degli stessi; anche in questo caso, si provvede alla modifica e all'inserimento dei delivery a sistema qualora non fossero stati caricati, sempre con il supporto di copie originali trasmesse dagli operatori che sono archiviate e catalogate.

La componente E-port ordinativi di imbarco prevede un attento controllo, effettuato più volte nella giornata, relativo ai viaggi nave. L'Help Desk costituisce riferimento e tramite tra Agenti e Terminals per correggere eventuali disallineamenti dei dati inseriti a sistema eliminando quindi gli eventuali ostacoli al corretto invio degli ordinativi.

Il servizio è completato nella guida agli operatori nell'interpretazione dei messaggi di errore restituiti dai terminal a fronte dell'ordinativo inviato.

Organizzazione - Il Call Center – L'Help Desk di secondo livello



Servizio di supporto tecnico, attivato in caso di necessità dall'Help Desk di 1° livello. Gli operatori addetti affrontano problematiche legate a situazioni anomale e/o malfunzionamenti software o sistemistici.

Il servizio di Help Desk di secondo livello è operativo in corrispondenza degli orari di attività del porto: dalle 6:00 alle 22:00 dal sabato al venerdì e dalle 6:00 alle 14:00 del sabato ed è offerto dal personale che ha sviluppato il sistema.

Viene contattato, di norma, dall'Help Desk di primo livello quando il problema presentato dall'utente non è immediatamente risolvibile ad esempio per un baco nel software. Il secondo livello prende perciò carico della chiamata e opera sul sistema per individuare con certezza i motivi del problema e, di conseguenza, determinare nel modo più efficace le azioni da mettere in campo per aggirare il problema stesso e rendere l'utente operativo.

Lo scopo primario di questi interventi è quello di sbloccare l'operatività legata al processo logistico interessato dal problema, del quale si provvede a tener traccia per decidere se risolverlo per il futuro (con una modifica al software; con un miglioramento hardware; etc.) o di monitorare il comportamento del sistema per prevenirlo.

Profilo delle diverse categorie di operatori



Spedizioniere Nave

Lo Spedizioniere Nave si dedica a tutte le esigenze della nave, su mandato dell'Armatore e/o dell'Agente Raccomandatario, per tutte le pratiche propedeutiche sia all'arrivo che alla partenza dal Porto.

Suddette formalità riguardano principalmente:

La Dogana

Per tutti gli adempimenti, svolti con personale patentato e/o abilitato, relativi al Manifesto del Carico e delle Merci Arrivate, qui si possono ulteriormente individuare ulteriori mansioni:

- elaborazione e consegna del Manifesto Commerciale al Terminal operativo scelto dalla Nave;
- elaborazione e presentazione in Dogana del Manifesto delle Merci Arrivate (MMA) sottoscritto in nome e per conto del Comando Nave e relativa convalida; eventuali Autorizzazioni per i provvedimenti di rettifica presso l'Ufficio Unico dell'Agenzia delle Dogane per quelle che sono le attività di Iscrizioni Postume o Cancellazioni;
- elaborazione e presentazione in Dogana del Manifesto Merci in Partenza (MMP);
- autorizzazione imbarco e sbarco di provviste e dotazioni per la Nave.

La Capitaneria

- Visto Arrivare in porto presso la Sezione Accosti e N.O alla partenza con tutti gli adempimenti per il pagamento delle tasse d'ancoraggio;
- sbarco ed imbarco dei marittimi a diverso titolo, avvicendamento equipaggio o malattia, secondo le esigenze della Tabella d'Armamento;
- adempimenti per le autorizzazioni allo sbarco ed imbarco delle merci pericolose classificate IMO (IMO CI).

La Polizia S. Portuale

- presentazione lista equipaggi ai sensi delle norme Schoengen;
- concessione e controllo dei Personal Passing, fino al N.O. di P.S. alla partenza nave

L'Agente Marittimo

L'Agenzia Marittima è preposta a svolgere tutte le pratiche amministrative, operative e commerciali relative alle navi in arrivo e partenza:

- nell'interesse dell'armatore, per ciò che attiene l'industria dell'armamento
- nell'interesse del vettore, per ciò che attiene l'industria del trasporto.

Interloquendo con le Istituzioni, le Autorità e tutti i soggetti del 'cluster' marittimo.

Figura fondamentale nell'Agenzia Marittima è il Raccomandatario che può esserne il Legale Rappresentante, l'Amministratore o l'Institore.

L'Agenzia Marittima, ed il suo Raccomandatario, deve essere regolarmente iscritta presso la CCIAA della località ove ha sede la Direzione Marittima e la sua professione è disciplinata dalla legge n. 135 del 04.04.'77

Il rapporto fra l'Agenzia Marittima ed il suo Mandante (Armatore, Noleggiatore o Vettore) può essere di tipo continuativo ed esclusivo -nel caso navi impiegate su servizi regolari di linea- o di tipo occasionale -nel caso di navi volandiere che trasportano carichi completi di merci omogenee o navi che effettuano scali tecnici senza effettuare operazioni commerciali.

Nel primo caso l'Agenzia Marittima è preposta a svolgere, presso le Autorità locali, tutte le formalità relative all'entrata ed uscita della nave dal porto; coordinare la ricezione, la consegna, l'imbarco, lo sbarco delle merci e/o dei passeggeri.

Acquisire il carico, quotare i noli e concludere contratti, rila-sciare i relativi documenti del trasporto di merci e/o passeggeri ed ogni altra attività a tutela degli interessi affidati dal suo Mandante.

Nel secondo caso l'attività dell' Agenzia Marittima è limitata alle formalità amministrative per l'entrata e l'uscita della nave dal porto ed al coordinamento delle operazioni di sbarco/imbarco della merce.

L'avvento del trasporto della merce in contenitori vede l'Agenzia Marittima coinvolta anche in ambito più 'terrestre' in quanto pre-posta a coordinare la movimentazione, il trasporto, il riempimento, lo svuotamento e gestire, per conto dell'armatore, il parco dei contenitori stessi.

Tra le specializzazioni dell'Agente Raccomandatario Marittimo vi è anche quella dell'ingaggio di membri dell'equipaggio su navi di bandiera estera, con assunzione dei relativi obblighi e responsabilità.

L'Operatore Terminalistico

Il terminal marittimo rappresenta un anello della catena trasportistica intermodale, cioè il luogo dove avvengono i passaggi dei contenitori da un vettore ad un altro.

L'azienda opera su di un'area portuale dove, disponendo di mezzi propri, personale ed organizzazione, offre ai propri clienti i servizi necessari per rendere possibile il passaggio da mezzo marittimo (nave) a mezzo terrestre (camion o ferrovia) e viceversa o da mezzo marittimo ad altro mezzo marittimo che segue rotte diverse.

Le attività fondamentali che si svolgono nel terminal sono:

- operazioni di movimentazione per sbarco / imbarco dei contenitori da / verso le navi per / da i piazzali di stoccaggio;
- operazioni di movimentazione per ricezione / consegna dei contenitori dai / ai mezzi terrestri per / da i piazzali di stoccaggio.
- Le suddette operazioni sono accompagnate a seconda dei casi dai servizi relativi a:
- custodia dei contenitori in sosta nel piazzale, e, nel caso di merci refrigerate o pericolose, sistemazione dei contenitori stessi in aree adeguatamente attrezzate;
- attività di ausilio ai cicli di movimentazione, quali, a mero titolo di esempio, il posizionamento dei contenitori per verifica;
- sviluppo di tutta la documentazione di legge e / o contrattualmente convenuta che deve accompagnare le suddette operazioni.

Il terminal opera in porto in virtù di una concessione demaniale rilasciata dall'Autorità Portuale e di un'autorizzazione ex l.84/94 rilasciata dallo stesso ente.

E' normalmente riconosciuto come magazzino di temporanea custodia, dove i contenitori possono sostare per un determinato tempo in attesa di ricevere una destinazione doganale, e magazzino doganale privato dove, previo invio della documentazione da chi di dovere, vengono presi in carico i contenitori per i quali scade il termine di utilizzo del magazzino di temporanea custodia.

Nella propria usuale operatività Il terminal, in estrema sintesi e senza che ciò sia esaustivo, si relaziona localmente con:

- L'agente marittimo, dal quale, in virtù della suo ruolo di rappresentante dell'armatore, deve ricevere tutte le informazioni atte a poter correntemente imbarcare e sbarcare i contenitori dalle navi, e, di converso, al quale deve inviare tutte le informazioni relative all'operato del terminal.
- Le autorità:
 - Agenzia delle Dogane: per quanto attiene gli obblighi derivanti dalla gestione dei magazzini (quello di temporanea custodia e quello doganale privato) e per l'esecuzione delle verifiche sulle merci;
 - Autorità Portuale per la regolamentazione del proprio parco IMO e per gli obblighi derivanti dalla normativa;
 - Capitaneria di Porto: per l'autorizzazione imbarco / sbarco contenitori IMO e rispetto criteri di segregazione per lo stoccaggio a terra, nonché per informazioni relative all'ormeggio delle navi;
 - Guardia di finanza: per l'autorizzazione all'inizio dell'imbarco e per l'attività di controllo tipica di questa autorità
 - Autorità preposte a controlli sulla merce.
- Lo spedizioniere per poter scambiare tutte le informazioni necessarie in relazione ai traffici operati.

Lo Spedizioniere Doganale

Lo spedizioniere è chiamato a compiere tutti gli atti e gli adempimenti necessari a consentire la positiva conclusione del suo mandato e che, in linea generale, riguardano l'organizzazione di tutto quanto si rende necessario all'importazione e/o esportazione di un prodotto dal punto di produzione a quello di vendita o distribuzione.

Per tali ragioni lo spedizioniere entra in contatto con una pluralità di realtà operative che qui di seguito vengono sintetizzate.

Con l'Agente Raccomandatario Marittimo:

all'importazione lo spedizioniere provvede:

- alla presentazione dell'originale della polizza di carico debitamente girata;
- al pagamento delle eventuali spese gravanti all'arrivo
- al ritiro del "buono di consegna", documento di legittimazione al ritiro da presentarsi al Terminal di fiducia del vettore, dove la merce è stata sbarcata in regime di temporanea custodia e dove giace, all'interno del contenitore in attesa dell'espletamento delle pratiche doganali di svincolo;
- al ritiro di una copia di polizza cd. Copia del Capitano vidimata dalla Dogana quale attestazione dell'avvenuta presentazione in Dogana.

all'esportazione lo spedizioniere provvede:

- alla prenotazione del carico da spedire presso l'agente della nave prescelta secondo le disposizioni impartite al momento dell'apertura del credito;
- alla presentazione della polizza di carico compilata sul modello previsto dall'armatore o di una matrice per le ulteriori stampe, con tutti i dati richiesti dal capitolato dell'apertura di credito;
- al ritiro degli originali di polizza firmati dall'agenzia ad imbarco della merce avvenuto.

Con il Terminalista:

all'importazione lo spedizioniere provvede:

- alle disposizioni per la movimentazione del contenitore per i necessari adempimenti di verifica doganale o alle visite di presidio;
- alle disposizioni per il ricarico del contenitore, a svincolo ottenuto, su gomma o rotaia ed all'uscita dal gate con l'immissione della merce al nazionale e suo inoltrò nella destinazione di consegna.

all'esportazione lo spedizioniere provvede:

- alla presentazione del contenitore al gate del Terminal per l'ingresso negli spazi doganali;
- alla richiesta di eventuali posizionamenti e/o movimentazioni dovute a procedure di controllo disposte dalla Dogana o dal Presidio;
- alla presentazione o trasmissione informatica dell'ordinativo d'imbarco con i dati dello svincolo doganale;

Con gli Istituti di Presidio Portuale, lo spedizioniere:

- provvede alle pratiche di nulla osta da allegare a corredo della dichiarazione doganale;

- cura gli accessi, molto frequenti, all'Ufficio dei Presidi per eventuali contenziosi, ratifiche, eccezioni, etc..

Con la Dogana, lo spedizioniere:

- provvede alla presentazione della dichiarazione doganale sia all'import che all'export;
- provvede agli accessi alle Sezioni Operative Territoriali (SOT) per la convalida della dichiarazione, nonché per l'espletamento di tutti gli adempimenti richiesti dalla analisi del rischio informatica (Canale Verde), compresa la verifica merce, fino all'ottenimento dello svincolo;
- cura gli accessi straordinari presso l'Ufficio Unico per le pratiche doganali postume e le autorizzazioni speciali.

Con la Guardia di Finanza, lo spedizioniere:

- provvede ad assistere il carico per i controlli di riscontro ordinari (Art. 21 TULD) o straordinari per motivi di "Intelligence" (Art. 63 TULD).

Con l'Autorità Marittima, lo spedizioniere:

- procede alle pratiche per i nulla osta necessari all'ingresso ed all'uscita dal porto della merce pericolosa in ADR, classificata IMO;

Con l'Autotrasporto:

all'importazione lo spedizioniere provvede:

- a conferire il mandato vettoriale terrestre secondo le normative vigenti avendo cura di rispettare tutti gli adempimenti necessari, da quelli contrattuali a quelli di sicurezza per il ritiro del contenitore ed il suo successivo inoltro verso il domicilio dell'importatore;

all'esportazione lo spedizioniere provvede:

- a conferire mandato all'autotrasportatore affinché questi possa procedere, nei tempi e nei modi indicati, al posizionamento del vuoto presso l'esportatore ed alla successiva consegna del contenitore – una volta caricato – al terminal di imbarco.

Con l'avvento del contenitore ed il progressivo passaggio ad un orario di lavoro a "turni", sia in ambito portuale che doganale, molte case di spedizione genovesi hanno provveduto a modificare anche la loro struttura operativa, avvalendosi, per lo svolgimento di tutte le attività "esterne" di nuove organizzazioni, opportunamente create.

La terziarizzazione dei servizi portuali e doganali ha creato quindi una nuova categoria di Spedizionieri Merce, il cd. "Transitario Portuale Doganale".

Oggi il Transitario si è imposto come una delle più importanti figure di rappresentante della merce in ambito portuale.

L'Operatore di Varco

La concentrazione del traffico presso i varchi portuali ha dettato la necessità di snellire e fluidificare il servizio di uscita e di entrata da e per gli spazi doganali.

Tale situazione ha portato a consolidare il ruolo dell'Operatore di Varco che si inserisce in profondità nella realtà operativa portuale sia nei rapporti fra i soggetti interessati alla finalizzazione delle operazioni di importazione che in quelli connessi alla realizzazione dei presupposti necessari all'operazione di esportazione. E' quindi inserito nel processo doganale e operativo portuale, opera all'interno del sistema espletando la sua funzione di intermediazione e collegamento e garantisce la sua presenza per tutto l'arco operativo in spazi coerenti, univocamente determinati dal flusso in entrata ed uscita delle merci.

L'Autotrasporto

Il Trasporto internazionale su gomma è prettamente il trasferimento terrestre di merci tra due diversi paesi (con o senza attraversamento di Nazioni terze), a differenza del trasporto nazionale dove il percorso si svolge interamente nello stesso Stato.

Con l'aumento esponenziale dell'interscambio commerciale tra le varie Nazioni, si è fatta molto pressante la necessità di una serie di regolamenti comuni per semplificare e uniformare i metodi di trasporto delle merci tra i vari Stati. Le prime soluzioni sono state trovate nell'accordo siglato a Ginevra il 19 maggio 1956.

Nel documento conclusivo sono state emanate le direttive che tutti gli operatori del trasporto devono seguire nell'effettuazione del trasporto di merci su strada. Tali regole sono denominate CMR (acronimo di Convention de Marchandise par Route) e indicano in maniera precisa quali siano gli obblighi che ogni soggetto giuridico (Mittente, Trasportatore e Destinatario) implicato in un contratto di trasporto deve seguire.

Un regolamento complementare a quello generico della CMR e che ogni operatore coinvolto deve conoscere è quello relativo al trasporto di merci pericolose, armonizzato anch'esso a livello sovranazionale (europeo) dalle regole dell'European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. La prima stesura di questo accordo risale al 30 settembre 1957, firmata anch'essa a Ginevra.

Gli accordi appena citati si applicano naturalmente ai trasporti effettuati integralmente via strada, ma anche ad alcuni tipi di trasporto intermodale effettuati via terra.

I soggetti giuridici coinvolti sono:

Il Mittente è il soggetto proprietario che spedisce la merce. Ha parecchi doveri e parecchie responsabilità nell'effettuazione del trasporto internazionale. I suoi compiti principali sono di:

- Preparare la merce per il carico, debitamente imballata ed etichettata
- Accertarsi che l'automezzo sia in regola ed adatto per il carico
- Provvedere al carico corretto della merce sull'automezzo
- Predisporre tutti i documenti commerciali (ed eventualmente i certificati) necessari
- Compilare correttamente la lettera di vettura secondo gli accordi della CMR

Il Trasportatore è colui che effettua materialmente il trasferimento delle merci da Mittente a Destinatario. I suoi obblighi principali sono:

- mettere a disposizione per il carico un automezzo perfettamente in regola per le merci da trasportare
- accertarsi che il carico sia stato fatto a regola d'arte e, nel caso, provvedere al suo fissaggio
- presentarsi nei punti di transito (tipicamente dogane) che gli sono state segnalati sulla lettera di vettura da parte del mittente
- trasferire con la massima cura l'automezzo sino all'indirizzo di scarico (sempre segnalato sulla lettera di vettura), rispettando tutte le regole in merito a velocità, turni di guida e di riposo in vigore nelle varie Nazioni attraversate.

Il Destinatario è il ricevente del carico, normalmente l'acquirente, ma anche uno spedizioniere o un magazzino designato. I suoi compiti sono:

- accertarsi che siano state effettuate regolarmente tutte le eventuali pratiche doganali e liquidati i diritti doganali gravanti sulle merci
- provvedere allo scarico delle merci dall'automezzo del Trasportatore
- controllare la corrispondenza della merce con quanto indicato sulla lettera di vettura
- firmare la lettera di vettura CMR quale conferma dell'avvenuto termine del trasporto, apponendo eventuali sue riserve sul documento stesso

Riferimenti regolamentari



Ordinanza Autorità Portuale n. 2 del 27.06.07

Nota Circolare di Autorità Portuale ed Ufficio delle Dogane di Genova n. 18242 del il 12/10/07

Disposizioni dell'Ufficio delle Dogane di Genova 1/08

Nota Circolare dell'Ufficio delle Dogane di Genova n. 3788 del 14.01.08

Nota Circolare dell'Autorità Portuale n 16681.del 05.09.08



Links



www.agenziadogane.it
www.agespedo.it
www.anita.it
www.artigianigenova.it
www.assagenti.it
www.cnafita.it
www.elsagdatamat.com
www.fai.genova.it
www.hub-net.it
www.legacoop.it
www.porto.genova.it
www.sech.it
www.set-network.com
www.spediporto-genova.it
www.trasportounito.org
www.vte.it

